

# BREXIT

INFORME DE  
SEGUIMIENTO

MARZO 2019



# ÍNDICE

DATOS MACROECONÓMICOS .....	3
EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DEL REINO UNIDO .....	10
EVOLUCIÓN DE LAS NEGOCIACIONES.....	12
IMPACTO DEL BREXIT EN LOS SECTORES ECONÓMICOS .....	17
APÉNDICES .....	30
REFERENCIAS.....	33
WHO IS WHO .....	34

# DATOS MACROECONÓMICOS

Los últimos datos publicados por la Oficina para las Estadísticas Nacionales de Reino Unido (ONS por sus siglas en inglés) sobre las cifras definitivas en relación a **la variación anual del PIB** por trimestres hasta el cuarto trimestre de 2018, recogen un crecimiento respecto al ejercicio anterior del 1,4%. Desde la celebración del referéndum sobre la salida de Reino Unido de la Unión Europea, el crecimiento más elevado se produjo en el cuarto trimestre de 2017, reduciéndose significativamente desde entonces.

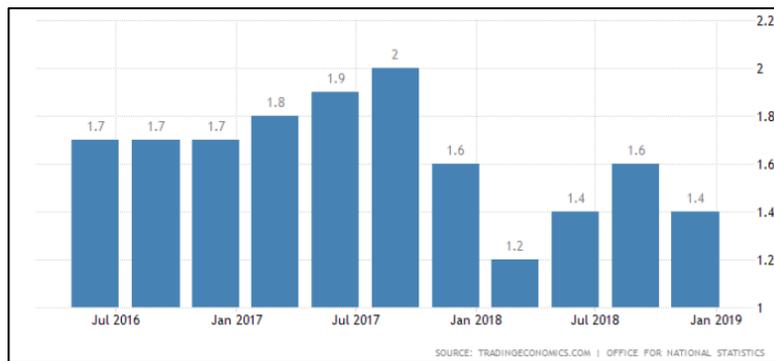


Ilustración 1: Variación anual del PIB

Fuente: Trading Economics

Por su parte, la **tasa de crecimiento trimestral del PIB** se sitúa en el 0,2% respecto al tercer trimestre de 2018. Desde la celebración del referéndum, no se ha recuperado el nivel de crecimiento encadenado alcanzado el último trimestre de 2016.

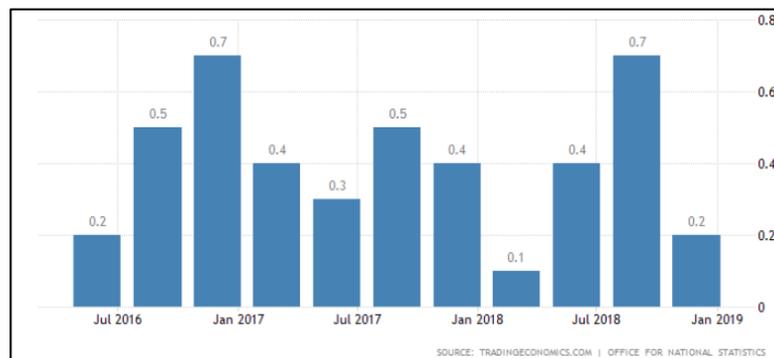


Ilustración 2: Variación trimestral del PIB

Fuente: Trading Economics

Desde julio de 2016, la **inflación** inicia una tendencia ascendente que culmina a finales de 2017, alcanzando valores cercanos al 3,1%. A partir de entonces, se produce un cambio de sentido comenzando a disminuir, cerrando el año con un 2,1% y situándose en el mes de febrero en el 1,9%. Es la inflación más alta registrada desde 2012, principalmente debido al aumento de los precios en el transporte, actividades de ocio, restaurantes y hoteles, alojamiento y alimentación.

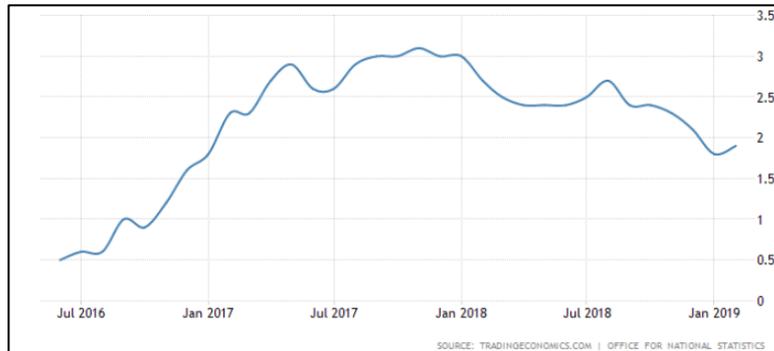


Ilustración 3: Tasa de inflación del Reino Unido Fuente: Trading Economics

En la siguiente figura se muestra el grado en el que los distintos bienes y servicios han contribuido al aumento de la tasa de inflación en los dos últimos años. Los precios del transporte, comida y bebidas no alcohólicas han sido determinantes en esta evolución. A medida que el indicador empezó a estabilizarse en abril de 2017, la contribución de la comida y bebidas no alcohólicas continuó incrementándose, siendo compensado por una caída en la contribución de los precios del transporte, concretamente del combustible.

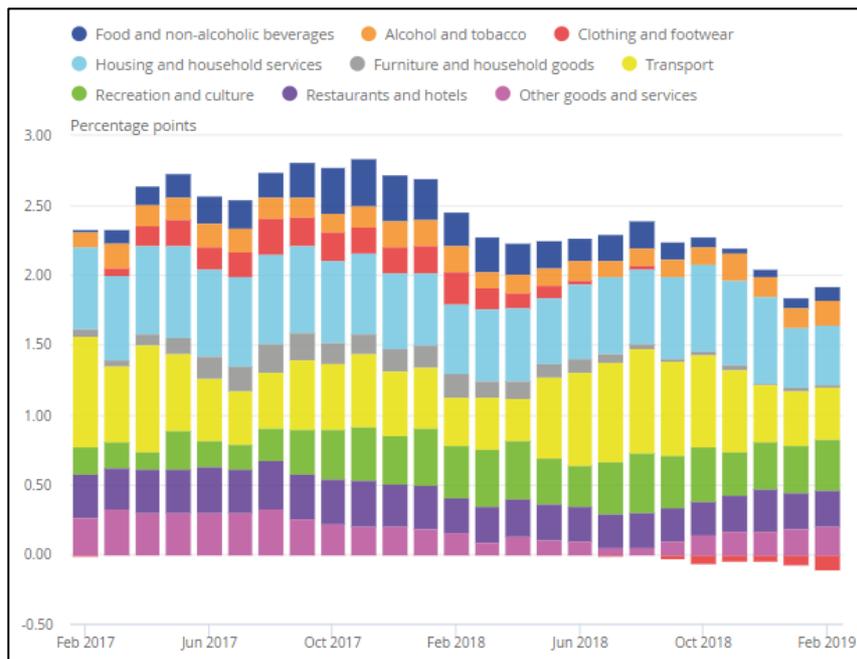


Ilustración 4: Contribución por categoría en la inflación Fuente: ONS

La contribución de la mayoría de las categorías comenzó a descender durante los primeros meses de 2018, lo que provoca la caída de la tasa respecto al año anterior. Sin embargo, el patrón ha sido más variado desde la primavera de 2018, reflejando una relativa estabilidad. La contribución a la inflación de la ropa y el calzado se ha reducido continuamente desde entonces y hasta febrero de este año, mientras que la contribución de la vivienda y de los servicios domésticos aumentaron paulatinamente en 2018, reduciéndose en enero por la caída en los precios del gas y la electricidad. La contribución del transporte ha fluctuado, aumentando entre abril y agosto de 2018 y posteriormente retrocediendo

gradualmente, en contraposición a la contribución de la comida y las bebidas no alcohólicas, que cayeron de forma acentuada hasta noviembre de 2018 y se han incrementado lentamente desde entonces.

En cuanto a la comparativa con el ejercicio anterior, en el siguiente gráfico puede comprobarse que exceptuando la ropa y el calzado, que han experimentado una caída del 2% durante el año, el resto de categorías de bienes han contribuido al incremento de la tasa. La mayor contribución al aumento de los precios al consumidor durante el mes de febrero procede de la vivienda y los servicios domésticos, aportando un 0,43%, al igual que en el mes anterior. Dentro de esta categoría, los que mayor peso representan son los costes de la vivienda en régimen de propiedad y las tasas e impuestos.

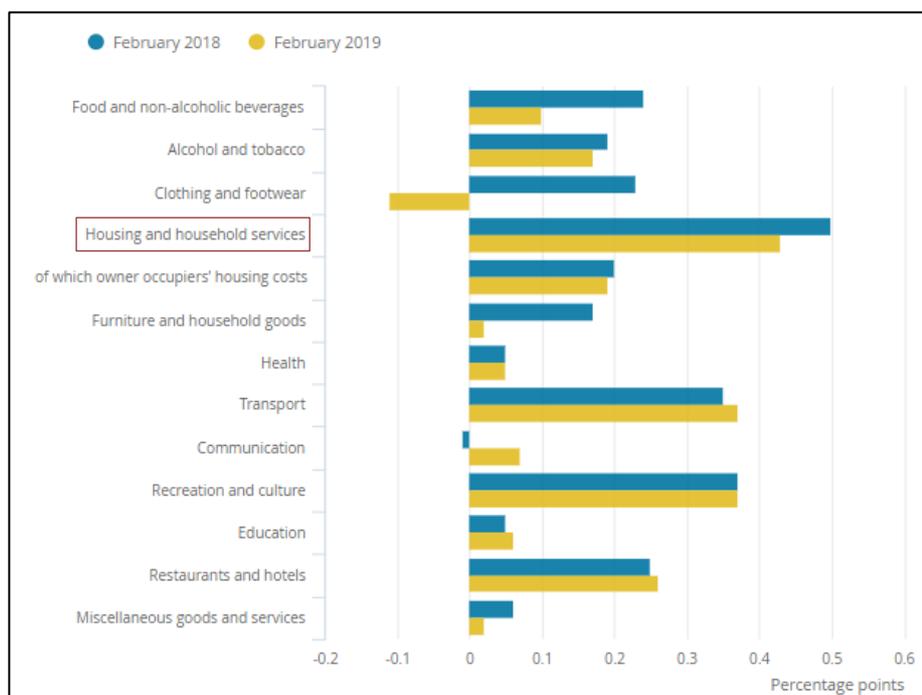


Ilustración 5: Contribución por categoría en la inflación

Fuente: ONS

Los precios del transporte y cultura y ocio, han sido otros contribuyentes importantes, con precios aumentando un 3% y un 3,1% en el año, respectivamente.

La contribución de los combustibles continuó reduciéndose, con precios descendiendo un 0,3% durante el mes.

Los datos más recientes disponibles sobre el **Índice de Producción Industrial** continúan reflejando la tendencia negativa iniciada en el mes de septiembre, situándose el indicador en enero de 2019 un 0,9% por debajo del valor registrado en el mismo periodo del año anterior.

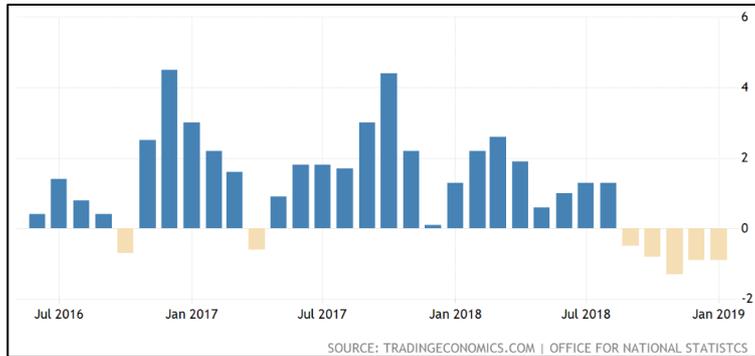


Ilustración 6 : Índice de Producción Industrial Interanual (%) Fuente: Trading Economics

Respecto a la evolución de la **relación cambiaria entre el euro y la libra**, puede observarse que el euro alcanzó su máximo valor relativo en el mes de agosto de 2017, mientras que la libra ha visto decrecer su valor desde la fecha de celebración del referéndum. Durante el año 2018 ha presentado un comportamiento más estable que en periodos anteriores, recuperando valor relativo en el año 2019. A 31 de marzo de 2019, la relación cambiaria se establece en 0,85835 EUR/GBP, la misma que el mes anterior.

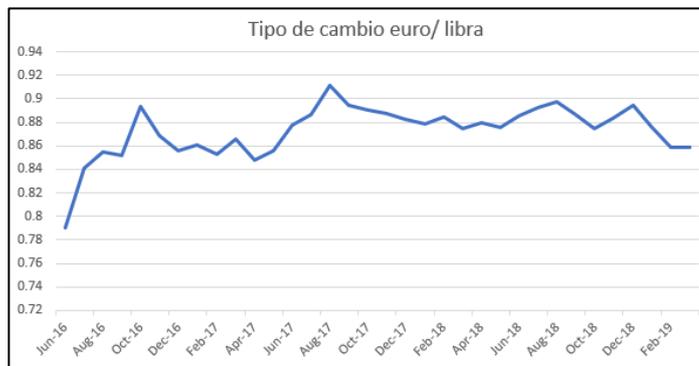


Ilustración 7: Tipo de cambio euro/libra Fuente: BdE

Según se muestra en la gráfica siguiente, la libra esterlina ahora vale aproximadamente un 8% menos que en la víspera del referéndum de la UE, ya que nunca recuperó su punto máximo en los últimos dos años.



Ilustración 8: Euro v Libra, Dólar v libra Fuente: Yahoo Finance

Respecto a la fluctuación en el mes, el 12 de marzo alcanzó su valor más alto respecto al euro, en la víspera de la segunda votación celebrada sobre el acuerdo de salida de Reino Unido de la UE negociado por el gobierno de Theresa May. En el sentido contrario, alcanzó su valor más bajo en marzo el día 22, ante la solicitud de la primera ministra británica a las autoridades europeas de una extensión del Brexit.

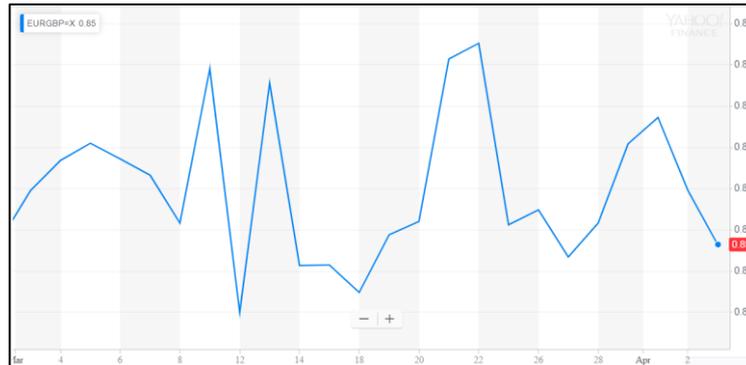


Ilustración 9: Fluctuación GBP mes de marzo 2019 Fuente: Yahoo Finance

El debilitamiento actual de la libra beneficia al índice **FTSE 100**, ya que muchas empresas en el índice de las compañías más grandes del Reino Unido obtienen la mayor parte de sus ganancias en el extranjero. Los analistas declararon que la preocupación por el Brexit estaba actuando como un obstáculo para las acciones, en medio de los temores de que un escenario sin acuerdo pudiera desencadenar un shock económico, lo que provocó caídas del índice durante los meses de noviembre y diciembre, recuperándose desde principios del año 2019.

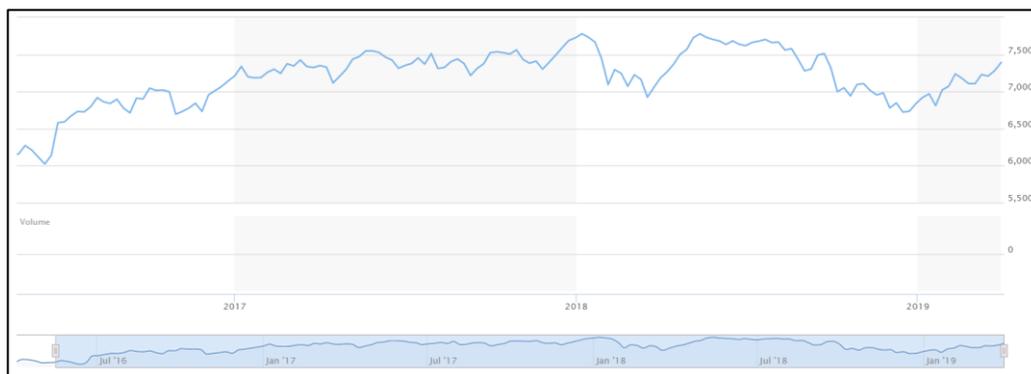


Ilustración 10: Evolución Índice FTSE 100 Fuente: MarketWatch

En cuanto al mercado laboral, desde junio de 2016 la **tasa de desempleo** ha experimentado un decrecimiento prácticamente constante, situándose en un 3,9% a finales de enero.

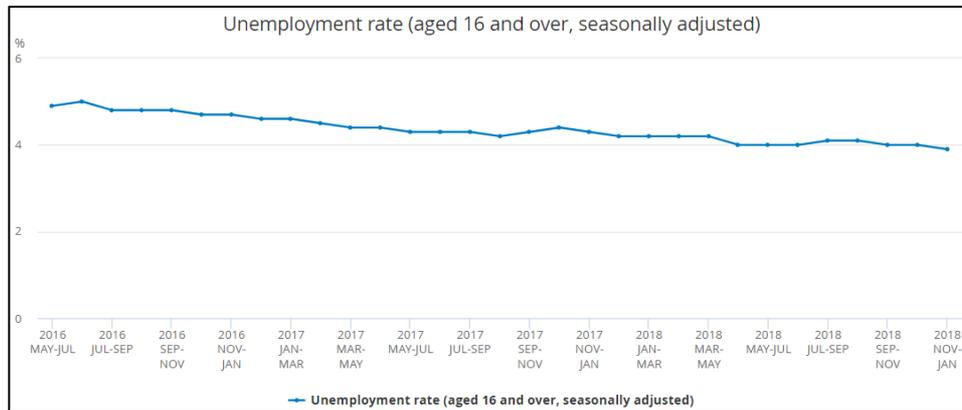


Ilustración 11: Tasa de desempleo

Fuente: ONS

El **crecimiento de los salarios** aumentó a la tasa más rápida durante casi una década, alcanzado en enero de 2019 un crecimiento en media trimestral del 3,4% respecto al año anterior. Los empleadores están cada vez más preocupados de que la escasez de habilidades esté frenando la economía, en medio de la mayor caída en el número de trabajadores de Europa. Según las últimas cifras publicadas por la ONS, en diciembre de 2018, había 2,27 millones de trabajadores de la UE en Reino Unido, 61.000 menos que en diciembre de 2017.

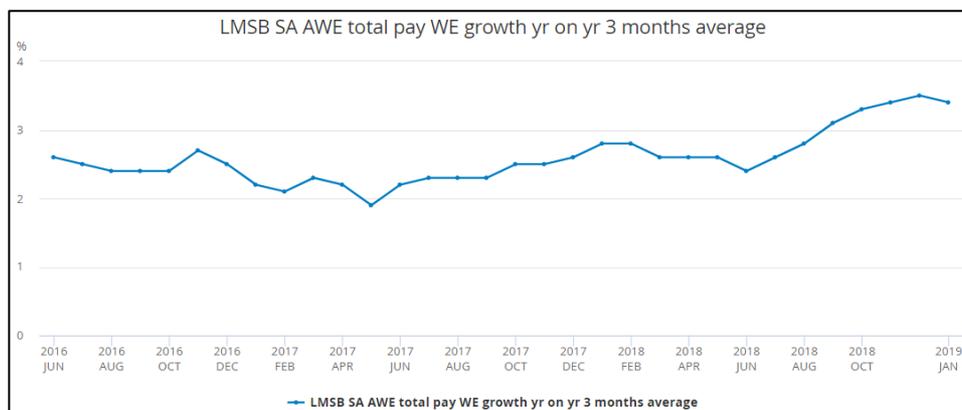


Ilustración 12: Crecimiento anual promedio de salarios (%)

Fuente: ONS

Respecto a la **inversión en Reino Unido**, las últimas estadísticas publicadas reflejan la tendencia negativa en el crecimiento de la inversión de las empresas (públicas y privadas) en Reino Unido, encadenándose cuatro trimestres de decrecimiento a cierre del año 2018, lo que no ocurría desde el año 2009:

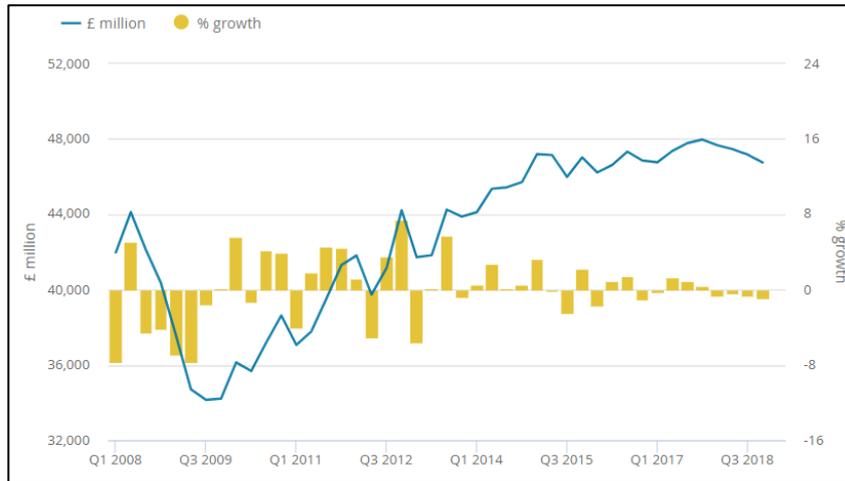


Ilustración 13: Evolución de la inversión empresarial en Reino Unido Fuente: ONS

El banco de Inglaterra indicó que los bajos niveles de inversión persistirán independientemente del resultado del Brexit, ya que prevé que el crecimiento de la economía se ralentice tras la salida del bloque comunitario.

Por su parte, el Banco de España estimó que una salida de Reino Unido de la Unión Europea sin acuerdo restaría 0,82 puntos porcentuales al crecimiento de la economía española en un horizonte temporal de cinco años, mientras que según sus previsiones un Brexit pactado no tendría un gran efecto en el PIB español.

# EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DEL REINO UNIDO

En la siguiente imagen se muestra la **balanza comercial** del Reino Unido en los 3 meses anteriores a enero de 2019, en comparación con los 3 meses anteriores a octubre de 2018. El déficit total del comercio del Reino Unido tanto de bienes como de servicios aumentó en 1.300 millones de libras hasta alcanzar los 10.400 millones de libras.

Respecto al comercio de bienes, se ha registrado un incremento de 1.100 millones de libras en las importaciones, mientras que las exportaciones se han reducido en 1.300 millones de libras, de modo que el déficit en el comercio de bienes ha aumentado en aproximadamente 2.400 millones de libras.

El aumento del superávit en el comercio de servicios compensó parcialmente este aumento del déficit en el comercio de bienes en los tres meses anteriores a enero de 2019. Se incrementó en 1.100 millones de libras, aumentando las exportaciones en 2.800 millones hasta alcanzar los 74.000 millones de libras, mientras que las importaciones aumentaron en 1.700 millones de libras, cerrando el periodo en 46.300 millones de libras.

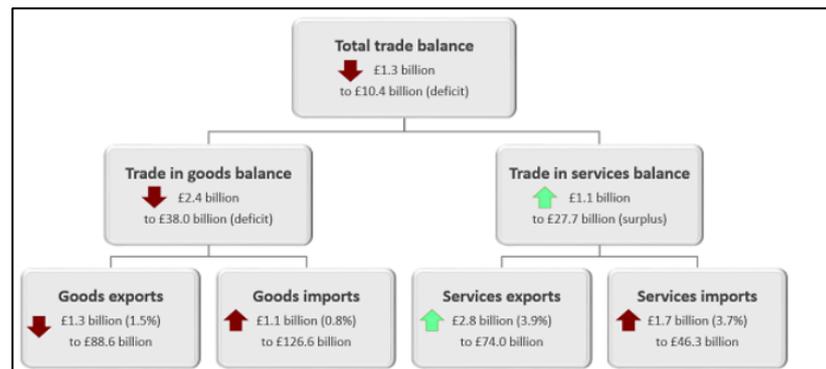


Ilustración 14: Balanza comercial del RU 3 meses anteriores a enero Fuente: ONS

Como puede observarse en la ilustración 15, en los 3 meses anteriores a enero de 2019, el déficit en el comercio de bienes con países no pertenecientes a la UE aumentó en 900 millones de libras, mientras que el déficit con países de la UE aumentó en 1.600 millones de libras.

Las importaciones desde países de la UE aumentaron en 2.300 millones de libras, mientras que las exportaciones lo hicieron en 700 millones de libras. El aumento de las importaciones se debe principalmente a un incremento de 2.000 millones de libras en maquinaria y equipamiento de transporte, de los cuales 900 millones corresponden a vehículos. Respecto a las exportaciones, las partidas de mayor importancia corresponden igualmente a maquinaria y equipamiento de transporte, que aumentaron en 400 millones de libras, debiéndose 200 de ellos a barcos y aeronaves.

Las exportaciones a países de fuera de la UE se redujeron en 2.000 millones de libras, mientras que las importaciones procedentes de estos países cayeron en 1.300 millones de libras en los 3 meses anteriores a enero de 2019, registrándose el mayor descenso en las importaciones de maquinaria y equipamiento de transportes (1.000 millones de libras, de los que 700 se deben a barcos y aeronaves).

Las importaciones de bienes no específicos (incluyendo oro no monetario) y combustibles se redujeron igualmente, en 800 y 600 millones de libras, respectivamente.

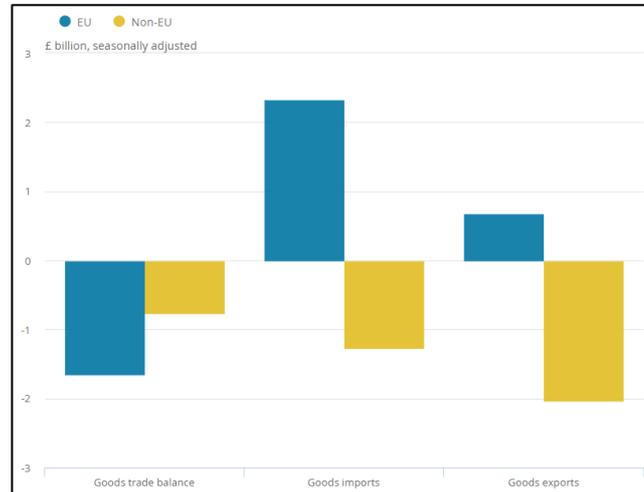


Ilustración 15: Exportaciones, importaciones y balanza de bienes Fuente: ONS

Como ocurría en meses anteriores, el comercio de vehículos tuvo un gran impacto en el balance de los 3 meses anteriores a enero de 2019. Las exportaciones de vehículos se redujeron en 1.200 millones de libras, principalmente por la disminución en las exportaciones a países de fuera de la UE en 1.100 millones de libras, tras haberse registrado un inusual alto valor en septiembre de 2018. El aumento en las importaciones de vehículos procede principalmente de países de la UE; de los 1.000 millones de libras en los que aumentaron estas importaciones, 900 millones tenían su origen en la UE. Este comportamiento sigue la tendencia de crecimiento mensual tras los descensos registrados entre abril y agosto de 2018.

Tanto el superávit en el comercio de combustibles con países de la UE como el déficit registrado con países de fuera de la UE se redujeron, en 100 y 700 millones de libras, respectivamente. Suponiendo que el volumen de importaciones y exportaciones de petróleo se mantiene constante, una reducción en el precio del petróleo implica una caída en el valor de las exportaciones de Reino Unido. Por su parte, los importadores de petróleo de Reino Unido se encuentran con importaciones más baratas, de modo que desciende el valor total de las importaciones. El Reino Unido es exportador neto de combustible a la UE e importador neto de combustible de países de fuera de la UE, así que cualquier caída en el precio del petróleo es probable que resulte en un aumento del balance con países de fuera de la UE y una disminución del balance con países de la UE.

# EVOLUCIÓN DE LAS NEGOCIACIONES

El pasado 11 de marzo se hicieron públicas las negociaciones entre el presidente de la Comisión Europea Jean-Claude Juncker y Theresa May, tendentes a introducir en la declaración política que acompaña al borrador del acuerdo de salida de Reino Unido de la UE aclaraciones en relación al backstop (la medida de respaldo para evitar el establecimiento de una frontera física en Irlanda del Norte en caso de que Reino Unido y la UE no llegasen a un acuerdo sobre cómo serían sus relaciones futuras al término del periodo de transición establecido), dirigidas a evitar una aplicación indefinida del mismo.

Geoffrey Cox, el fiscal general de Reino Unido, declaró que a pesar de estas inclusiones, legalmente la capacidad de Reino Unido de detener la aplicación del backstop continuaba inalterada. Dichas declaraciones influyeron presumiblemente en los parlamentarios, que el día 12 de marzo rechazaron por segunda vez el Brexit de May, con 391 votos en contra frente a 242 a favor.

Tal como se indicó a finales del mes pasado, los diputados volvieron a reunirse al día siguiente, rechazando en esta ocasión la posibilidad de que Reino Unido abandonase la UE de forma desordenada, con 312 votos en contra frente a 308 a favor.

El 14 de marzo los comunes decidieron, con 412 votos a favor y 202 en contra, solicitar a Bruselas una extensión del artículo 50, retrasando el Brexit más allá del inicialmente fijado 29 de marzo de 2019. En dicha sesión, Theresa May indicó que volvería a presentar su propuesta ante los diputados antes de la celebración de las reuniones del Consejo Europeo los días 21 y 22 de marzo. En caso de obtener el respaldo de los parlamentarios, solicitaría a la UE una extensión que se prolongase como mucho hasta el 30 de junio, mientras que en caso de no contar con dicho apoyo, Reino Unido se vería obligado a solicitar una extensión mayor.

No obstante, el portavoz de la Cámara de los Comunes John Bercow dificultó el plan inicial de May, al indicar que no permitiría una tercera votación a no ser que se presentase una propuesta distinta, o se realizasen cambios sustanciales en aquella sobre la que el Parlamento ya se había pronunciado en dos ocasiones.

El 20 de marzo Theresa May escribió una carta al presidente del Consejo Europeo Donald Tusk solicitando una extensión del artículo 50 hasta el 30 de junio de 2019. El día siguiente, May viajó a Bruselas para discutir con los representantes europeos esta petición, quienes acordaron atenderla parcialmente, concediendo a Reino Unido una extensión hasta el 22 de mayo de 2019, en caso de que la semana siguiente el Parlamento aprobase el acuerdo de salida negociado por Theresa May, o hasta el 12 de abril de 2019, en caso de que no se aprobase. Bajo este último supuesto, Reino Unido dispondría hasta esa fecha para aprobar una estrategia sobre cómo continuar con el proceso, ya fuera mediante una salida sin acuerdo que se produciría el mismo día 12 de abril, o a través de una opción alternativa, como la celebración de elecciones generales, o de un segundo referéndum, en cuyo caso la UE podría conceder una extensión temporal mayor, no especificada, lo cual implicaría la necesaria participación de Reino Unido en las elecciones al Parlamento Europeo. En cualquier caso, el Brexit queda aplazado hasta entonces.

En este contexto, se lanzó el 21 de marzo una petición online al Parlamento para solicitar la revocación del artículo 50 y la permanencia de Reino Unido en la UE. El 26 de marzo el Gobierno declaró que no revocaría el artículo 50, a pesar de que, a fecha actual, dicha petición cuenta con más de 6 millones de firmas.

El 25 de marzo los parlamentarios acordaron tomar el control del orden del día en la Cámara de los Comunes y votar en los próximos días sobre posibles alternativas al plan de May, entre las que se encontraban la celebración de un referéndum para la ratificación de cualquier eventual acuerdo de salida, la constitución de una unión aduanera con la UE, o la revocación del artículo 50, entre otras. El 27 de marzo la sesión parlamentaria concluyó sin que ninguna de las ocho opciones que se debatieron fuese aprobada. Theresa May declaró que renunciaría a su cargo como primera ministra si los diputados votasen a favor del acuerdo de salida negociado con la UE.

Esta oferta resultó ser insuficiente, y a pesar de la estrategia de May de presentar únicamente a votación el borrador de acuerdo de salida y no la declaración política que lo acompaña para sortear así la prohibición impuesta por John Bercow, el 29 de marzo, la fecha inicialmente fijada para el Brexit, el Parlamento rechazó por tercera vez el plan de May, por 344 votos en contra frente a 286 votos a favor, registrando un menor margen de votos contra su propuesta que en las votaciones anteriores.

La UE declaró que se reuniría de urgencia el próximo 10 de abril para decidir cómo actuar ante este resultado y ante los potenciales acuerdos que adoptase el Parlamento de Reino Unido hasta esa fecha.

En este sentido, los diputados votaron de nuevo el pasado 1 de abril sobre cuatro potenciales alternativas al acuerdo de salida negociado, siendo la más respaldada la celebración de una consulta pública para obtener el respaldo ciudadano antes de implementar cualquier plan sobre el Brexit que pueda acordarse en el Parlamento. Sin embargo, una vez más, ninguna de ellas contó con el apoyo parlamentario suficiente para ser aprobada.

Recientemente, Theresa May ha iniciado conversaciones con el líder de la oposición, Jeremy Corbyn, para tratar de desbloquear la situación. El 2 de abril, May anunció que solicitaría una extensión adicional del Brexit a la UE y que espera llegar a un acuerdo con los laboristas antes de la reunión de los líderes europeos del próximo miércoles 10 de abril.

El 3 de abril el Parlamento aprobó, con tan solo un voto de margen, una nueva legislación para forzar a Theresa May a solicitar una extensión adicional del artículo 50 a la UE. Siguiendo el mandato parlamentario, Theresa May escribió a Donald Tusk para solicitar una nueva prórroga del Brexit hasta el próximo 30 de junio de 2019, reconociendo en su escrito que si el 23 de mayo de 2019 Reino Unido continúa siendo miembro de la UE, estará legalmente obligado a participar en las elecciones al Parlamento Europeo. Igualmente, indicó que en caso de que Reino Unido lograra aprobar un acuerdo de salida antes de esa fecha, debería abandonar la UE más pronto.

Donald Tusk ha sugerido que se podría considerar una extensión flexible hasta el 12 de abril de 2020, que sería más breve si Reino Unido aprueba un acuerdo de salida antes. Dado que esta decisión requiere necesariamente de la aprobación unánime de los 27 Estados miembros restantes, será discutida en Bruselas el próximo 10 de abril.

Por su parte, Jean-Claude Juncker advirtió que el Brexit sin acuerdo constituye un escenario más posible día a día, y que la única posibilidad de conceder una nueva extensión pasa por la aprobación en el Parlamento de Reino Unido del acuerdo de salida negociado.

## FECHAS CLAVE EN EL PROCESO DE SALIDA

- 14 de noviembre: se convocó una reunión de gabinete de emergencia para tomar la decisión de aprobar el borrador del tratado de salida de la UE provisionalmente acordado el martes por la noche con Bruselas.
- 25 de noviembre: la cumbre de emergencia de la UE aprueba el borrador de salida de Theresa May.
- 10 de diciembre: Theresa May anuncia el retraso de la votación del acuerdo de salida de la UE por parte del Parlamento británico.
- 13 - 14 de diciembre: último consejo europeo de 2018. El acuerdo ya está aprobado por los miembros de la UE. Los líderes de la UE insisten en que no tienen la intención de reabrir el tratado de salida de 585 páginas, pero podrían aceptar cambiar la declaración política en caso de que Theresa May pierda el voto en la cámara de los comunes.
- 19 de diciembre: presentación del “libro blanco” sobre política migratoria a aplicar a partir del año 2021.
- 15 de enero de 2019: la Cámara de los Comunes vota sobre el acuerdo de salida de la UE negociado por Theresa May. La propuesta es rechazada por 432 votos en contra frente a 202 votos a favor. El líder de la oposición Jeremy Corbyn, presenta una moción de censura contra la Primera Ministra.
- 16 de enero de 2019: Theresa May obtiene la confianza del Parlamento, con 325 votos a favor y 306 en contra. Inicia conversaciones con el resto de grupos parlamentarios para consensuar una propuesta que logre el respaldo de la mayoría de la Cámara de los Comunes.
- 21 de enero de 2019: May presenta en el Parlamento su plan B, sin apenas modificaciones respecto a la propuesta inicialmente presentada.
- 28 de enero de 2019: el ministro del Interior expone las limitaciones al tráfico de personas que se impondrán ante un Brexit sin acuerdo.
- 29 de enero de 2019: los parlamentarios rechazan nuevamente la propuesta de Theresa May. Se aprueba una enmienda a la misma que incluye el mandato de modificar el backstop en el borrador del acuerdo por un acuerdo alternativo para evitar una frontera dura en Irlanda del Norte.
- 26 de febrero de 2019: Theresa May anuncia la próxima fecha en la que el Parlamento votará sobre su propuesta de salida de la UE. Se plantea por primera vez la posibilidad de retrasar el Brexit más allá del 29 de marzo de 2019.
- 12 de marzo de 2019: la Cámara de los Comunes rechazó por segunda vez el acuerdo de salida de Theresa May.
- 13 de marzo de 2019: el Parlamento de Reino Unido rechazó la posibilidad de un Brexit sin acuerdo.

- 14 de marzo de 2019: el Parlamento de Reino Unido acordó solicitar a la UE una extensión del artículo 50.
- 20 de marzo de 2019: Theresa May escribió a Donald Tusk solicitando formalmente una extensión del artículo 50 hasta el 30 de junio de 2019.
- 21 de marzo de 2019: la UE respondió concediendo dos posibles prórrogas: hasta el 22 de mayo de 2019 o hasta el 12 de abril de 2019, en función de si el Parlamento aprobase o no el acuerdo de salida negociado por May.
- 25 de marzo de 2019: los diputados tomaron el control del orden del día para celebrar distintas votaciones sobre alternativas al plan del Brexit de May.
- 27 de marzo de 2019: en una primera ronda de votaciones, ninguna de las opciones debatidas contó con el respaldo parlamentario.
- 29 de marzo de 2019: el Parlamento rechazó por tercera vez el acuerdo de salida de May.
- 1 de abril de 2019: se produce una segunda sesión de votaciones sobre alternativas al Brexit de May, sin aprobarse ninguna de las propuestas debatidas.
- 3 de abril de 2019: el Parlamento acuerda solicitar a la UE una segunda extensión del artículo 50.
- 5 de abril de 2019: Theresa May escribe a Donald Tusk solicitando dicha extensión, hasta el 30 de junio de 2019.
- 10 de abril de 2019: Reunión de emergencia de la UE, en la que se espera que se alcance una decisión sobre la concesión o no de la extensión solicitada.
- 12 de abril de 2019: actualmente, es la fecha límite que Reino Unido tiene para alcanzar un acuerdo sobre el proceso de salida y obtener la aprobación de la UE. En caso de obtenerlo, el Brexit podría retrasarse por un periodo no determinado. En caso contrario, se produciría la salida sin acuerdo.
- Hasta el 22 de mayo de 2019: Antes de que el acuerdo del Brexit pueda entrar en vigor, también debe ser aprobado por el parlamento europeo. Cualquier elemento legalmente cuestionable del tratado de retirada también podría ser remitido por los eurodiputados al Tribunal de Justicia Europeo.
- 22 de mayo de 2019: constituye la fecha de salida de Reino Unido de la UE en caso de que el acuerdo negociado sea aprobado.
- 23-26 de mayo de 2019: elecciones al Parlamento Europeo.
- Tras el Brexit: negociaciones comerciales y transición. empezarán las conversaciones sobre las relaciones futuras entre el Reino Unido y la UE. Durante el periodo de transición de 21 meses permanecerá en vigor la libre circulación a través de las fronteras y la adhesión a la unión aduanera y al mercado único, aunque el Reino Unido ya no tendrá voto.

- 31 de diciembre de 2020: el período de transición está programado para finalizar en esta fecha, aunque podría cambiarse por la sugerencia de Michael Barnier, principal negociador de la UE, al 31 de diciembre de 2022.
- 31 de diciembre de 2022: el tratado de salida provisional deja claro que si, al final de la transición, no hay un acuerdo para evitar una frontera dura con Irlanda del Norte, entonces el llamado respaldo se activará automáticamente. Esto mantendrá a todo el Reino Unido en una unión aduanera temporal con la UE, aunque Irlanda del Norte se integrará más profundamente en el bloque.

Puede consultarse el timeline actualizado en la web [brexit.eus](http://brexit.eus).

# IMPACTO DEL BREXIT EN LOS SECTORES ECONÓMICOS

A continuación, se muestra la evaluación de riesgos de los principales sectores de actividad de Reino Unido más reciente realizada por Coface a principios del año 2019:

AGRI-FOOD	HIGH
AUTOMOTIVE	HIGH
CHEMICAL	MEDIUM
CONSTRUCTION	VERY HIGH
ENERGY	HIGH
ICT*	MEDIUM
METALS	VERY HIGH
PAPER	HIGH
PHARMACEUTICAL	MEDIUM
RETAIL	HIGH
TEXTILE-CLOTHING	HIGH
TRANSPORT	MEDIUM
WOOD	HIGH

Los resultados no difieren de los publicados en su último informe “Barometer country and sector risk Q3 2018”, continuando los sectores de construcción y las industrias relacionadas con el metal como los que presentan un nivel de riesgo más alto.

Comparando con los últimos resultados publicados para el año anterior, se observa un aumento del riesgo en los sectores agroalimentario, automoción y construcción.

Ilustración 16: Evaluación de riesgos por sectores RU Fuente: Coface

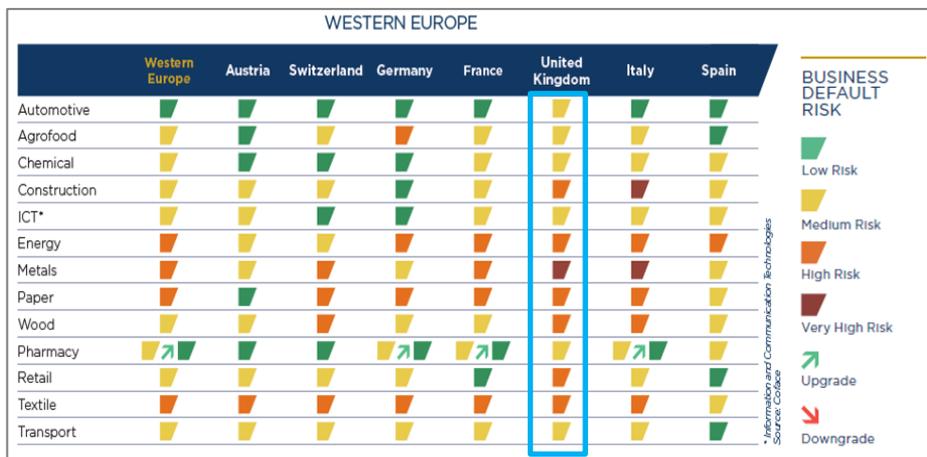


Ilustración 17: Mapa de riesgos en cada sector económico, tercer trimestre 2017

Fuente: Coface

**PRINCIPALES SECTORES DE ESPECIAL INTERÉS PARA EUSKADI**

**Sector automovilístico**



Según las últimas cifras publicadas por la Sociedad de Fabricantes y Comerciantes de Motores (SMMT por sus siglas en inglés), la producción de vehículos en Reino Unido se redujo en febrero un 15,3% respecto al mismo periodo del año anterior, encadenando nueve meses de caídas, coincidiendo con un fuerte deterioro en algunos de los mercados de exportación más importantes para el país, como son China o Europa continental

En cifras acumuladas, hasta el mes de marzo de 2018 se habían vendido aproximadamente 17.453 vehículos más de los que se han vendido hasta marzo de 2019.

Ilustración 18: Evolución producción vehículos, 2013-2019  
Fuente: SMMT

Durante el mes de marzo, que habitualmente registra ventas muy superiores a las de otros meses, se vendieron 458.054 vehículos, lo que supone una disminución del 3,4% respecto al mismo periodo del ejercicio anterior. Los vehículos diésel continúan en descenso, reduciéndose un 21,4% sus ventas respecto a las de marzo de 2018. Por su parte, los vehículos de gasolina han experimentado un crecimiento del 5,1%, mientras que los vehículos de combustible alternativo continúan con la tendencia del pasado año, aumentando sus ventas un 7,6% en comparación al año anterior y suponiendo un 5,8% de las ventas totales del año 2019.

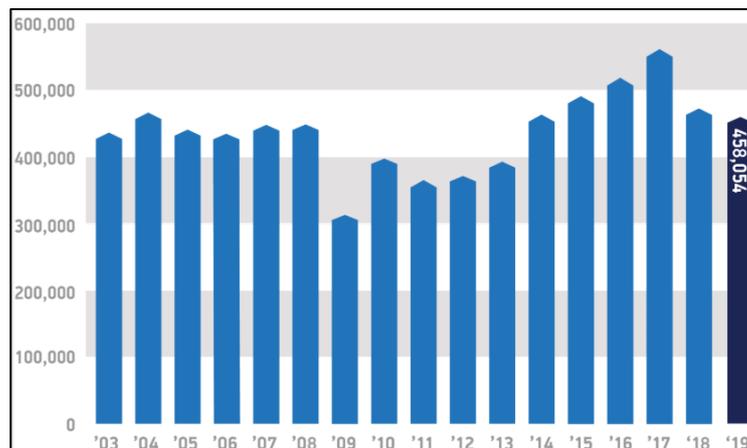


Ilustración 19: Ventas de vehículos durante el mes de marzo, 2003-2019 Fuente: SMMT

- **Honda - BMW**

A finales del mes de marzo se dio a conocer que el grupo BMW estaría interesado en adquirir la fábrica de Honda en Swindon, tras el anuncio de la compañía japonesa en febrero de su decisión de cesar la producción y cerrar la instalación en el año 2021.

De materializarse, esta compra supondría una gran noticia para los 3.500 trabajadores actuales de la fábrica. No obstante, si bien desde BMW se ha reconocido interés en la inversión, igualmente se ha indicado que en cualquier caso la decisión no se tomará hasta tiempo después de que se confirme la futura relación comercial entre Reino Unido y la UE.

Por otro lado, ambos fabricantes se han visto obligados a seguir adelante con sus planes respecto al cierre temporal de sus fábricas en Reino Unido por motivos de mantenimiento, que intentaron cuadrar con los primeros días tras el Brexit, inicialmente fijado para el 29 de marzo de 2019, con el objetivo de minimizar los efectos negativos que pudieran derivarse.

A pesar de que la fecha del Brexit se ha retrasado, los fabricantes no han podido posponer sus planes, ya que las decisiones al respecto han sido tomadas meses atrás, y se han comprometido periodos de descanso de los empleados y contratos con terceras empresas para realizar los servicios pertinentes en las plantas.

Este hecho les sitúa en una posición delicada, ya que el desfase de fechas causará que las instalaciones productivas estén inoperativas en un momento en el que Reino Unido aún pertenece a la UE, de modo que podrían seguir aprovechándose de las ventajas del mercado común. Por otro lado, puede hacer que la planificación y el gasto incurrido en ella resulten ineficaces.

- **Jaguar Land Rover**

El pasado mes, la agencia de calificación crediticia S&P modificó el rating de JLR y su matriz, Tata Motors, reduciéndolo de BB- a B+ y fijándolo bajo vigilancia, ya que declaró que podría volver a reducir el rating de ambas compañías aún más si JLR no cumple con las expectativas respecto a sus resultados anuales, si Reino Unido abandona la UE sin ningún tipo de acuerdo, o si Washington impone nuevos aranceles a las importaciones de vehículos.

Ante la incertidumbre sobre la disrupción que pueda causar el Brexit, JLR declaró que detendrá la producción de sus plantas en el país durante la semana del 8 al 12 de abril. Al igual que Honda y BMW, no ha podido modificar las fechas pese al retraso del Brexit.

- **Ford**

El presidente de Ford Europa, Steven Armstrong, declaró recientemente que el fabricante está gastando decenas de millones de euros en sus preparativos ante una eventual salida de Reino Unido de la UE sin acuerdo.

La compañía, que produce actualmente 1,3 millones de motores en sus dos plantas de Reino Unido (Bridgend y Dagenham) y fabrica vehículos en Alemania, donde ya anunció los despidos de 5.000 trabajadores, ha advertido que un Brexit si acuerdo podría suponer un sobre coste en aranceles de alrededor de 1.000 millones de dólares.

Aún no se han tomado decisiones concretas sobre su presencia en Reino Unido, aunque sí se declaró que la compañía realizaría cualquier acción necesaria para proteger su negocio. Entre los preparativos

para el Brexit, ha acumulado stock de componentes para hacer frente al potencial caos derivado durante uno o dos meses.

- **Nissan**

Tras su decisión del pasado mes de enero de trasladar la producción de la versión del SUV X-Trail de la planta de Sunderland a Japón debido a la incertidumbre generada por el Brexit, a mediados del mes de marzo el fabricante anunció que detendrá la producción de su marca de lujo Infiniti en el mes de julio de 2019, lo cual sitúa en riesgo a los 250 trabajadores de la fábrica de Sunderland involucrados en su producción.

La decisión responde a la estrategia de la compañía de abandonar el mercado europeo de vehículos de lujo y centrarse en otros mercados de mayor crecimiento para la marca, principalmente Norte América y China.

- **Vauxhall**

El fabricante ha cerrado sus dos plantas de producción en Reino Unido por motivos de mantenimiento, tratando de cuadrar dicho cierre con la fecha del Brexit, inicialmente fijada para el 29 de marzo, para minimizar el impacto inicial.

La fábrica de Ellesmere Port estará cerrada durante dos semanas, mientras que la fábrica de furgonetas de Luton lo estará durante tres semanas, desde el 01/04/19.

Al igual que otros fabricantes, la decisión de cierre se tomó en noviembre, de modo que no ha sido posible modificar las fechas a pesar del retraso del Brexit, ya que se habían acordado los periodos vacacionales de los empleados y se había contratado a terceros para realizar los trabajos precisos en las fábricas meses atrás.

El futuro de la fábrica de Ellesmere Port es incierto, ya que a pesar de que el CEO de PSA (grupo propietario de Vauxhall) ha indicado en repetidas ocasiones que la fábrica precisa mejorar su productividad para sobrevivir, también ha sugerido que PSA podría emplear las instalaciones para fabricar vehículos de otras marcas del grupo para el mercado de Reino Unido, en caso de producirse un Brexit sin acuerdo que imponga aranceles y controles aduaneros.

Respecto a la fábrica de Luton, PSA invirtió 100 millones de libras el pasado año para producir en ella una nueva generación de furgonetas y vehículos híbridos.

- **Toyota**

El fabricante Toyota ha anunciado que producirá un nuevo modelo de la marca Suzuki en su planta de Burnaston en Derbyshire. Se tratará de un vehículo híbrido que utilizará el motor procedente de la fábrica de Toyota en Deeside, Gales, con componentes eléctricos importados de Japón.

La decisión forma parte del acuerdo alcanzado entre Toyota y Suzuki para compartir tecnología y colaborar en distintos proyectos. A pesar de que no implicará la creación de nuevos puestos de trabajo, sí que supondrá una mayor utilización de las instalaciones, lo que derivará en un incremento de su productividad y aumentará sus posibilidades de continuar operativa por más tiempo.

- **Aston Martin**

El CEO de Aston Martin Andy Palmer ha declarado recientemente que sus vehículos podrían abarataarse en caso de un Brexit sin acuerdo, ya que la caída en el valor de la libra podría compensar el encarecimiento que afronten tras la imposición de aranceles. Indicó que al dedicarse al segmento de los vehículos de lujo, la compañía está menos expuesta que otras a esta situación, ya que son más elásticos respecto al precio de los productos.

## Sector aeronáutico

### **Fabricantes**

- **Airbus**

En el mes de marzo Airbus alcanzó un acuerdo para vender 300 aviones a aerolíneas chinas, durante la visita del presidente chino Xi Jinping a París. El pedido, que incluye 290 aviones del modelo A320 y 10 del modelo A350, tiene un coste estimado de 30.000 millones de euros.

El acuerdo se cierra días antes de que Tom Enders deje su puesto como CEO de la compañía. Será sustituido por Guillaume Faury, actual presidente de la división de aviones comerciales.

- **Bombardier**

Por su parte, Bombardier ha confirmado que ha comenzado a hacer los ajustes necesarios para reducir la fuerza de trabajo de la que dispone en Irlanda del Norte, lo que supone la pérdida de prácticamente 500 empleos en su fábrica de Belfast.

Esta medida responde al plan anunciado en noviembre de 2018 de reducir 5.000 puestos de trabajo en la organización en 18 meses para optimizar costes y ganar eficiencia operativa con la que asegurar la competitividad a largo plazo. Actualmente se estima que la empresa cuenta con 3.600 trabajadores en Irlanda del Norte.

### **Operadores**

El pasado 7 de marzo el gobierno de Reino Unido anunció que en caso de producirse un Brexit sin acuerdo, para no interrumpir el tráfico aéreo a partir del 29 de marzo, permitiría a las aerolíneas de la UE continuar volando al país durante un periodo transitorio, en línea con la medida excepcional planteada por Bruselas, pero extendiendo el horizonte temporal hasta marzo de 2020.

No obstante, desde Reino Unido se ha indicado el compromiso de fijar unas reglas menos estrictas que las europeas en relación a la propiedad de las aerolíneas. Mientras que la actual normativa comunitaria establece que las aerolíneas que vuelan dentro del espacio aéreo europea deben ser controladas en más de un 50% por accionistas nacionales de la UE, desde Reino Unido se indica que lo importante en una aerolínea es que ésta sea segura y esté regulada de manera apropiada, no la nacionalidad de sus dueños, haciendo alusión directa a que las restricciones de propiedad y control están anticuadas, no

reflejan la realidad de los mercados globales y solamente dificultan la capacidad de las aerolíneas para captar capital.

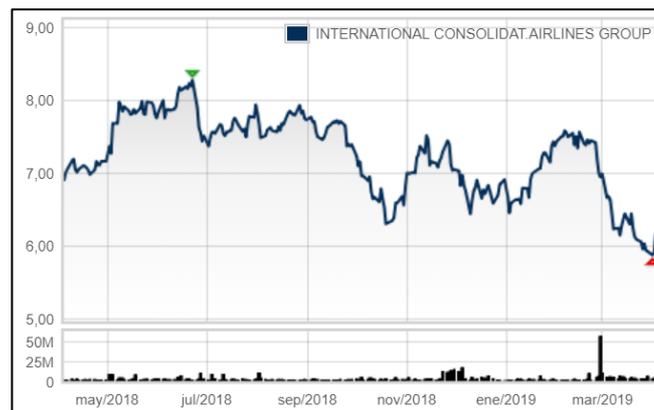
Desde Bruselas se ha dado un plazo de 6 meses a partir de la fecha del Brexit para ajustar la estructura accionarial a las exigencias normativas.

- **IAG**

IAG ha vetado la entrada en su capital a accionistas no europeos, para que éstos no superen el 47,5% que aproximadamente representan en la actualidad.

Sin embargo, dentro de la categoría de inversores comunitarios, sigue considerando a los accionistas de Reino Unido, estimándose que el porcentaje de control en manos de accionistas de fuera de la UE podría ascender hasta el 70% en caso de tratar a los británicos como no comunitarios. Los inversores de RU no estarán sujetos a estas restricciones a no ser que IAG les notifique lo contrario. Desde la UE se clasificó de sinsentido la pretensión de considerar a los accionistas de Reino Unido como comunitarios tras el Brexit.

Como consecuencia de esta decisión, la aerolínea fue eliminada del índice bursátil MSCI y su cotización ha sufrido un duro castigo durante el mes de marzo:



*Ilustración 20: Cotización acciones IAG Fuente: BME*

A fecha actual, IAG aún tiene pendiente remitir a la Unión Europea un plan en el que se detallen las medidas que el grupo piensa tomar para cumplir con los requisitos de propiedad y control establecidos por el bloque comunitario. Dispone para ello hasta el próximo 11 de abril, y dicho plan será revisado por las autoridades españolas en un plazo máximo de dos meses tras una eventual salida de Reino Unido de la UE sin acuerdo.

- **Ryanair**

El consejo de administración de Ryanair aprobó en marzo la restricción de los derechos de voto de los accionistas británicos, y se les prohibió igualmente que pudieran adquirir nuevos títulos ante la posibilidad de que Reino Unido abandone la UE sin ningún acuerdo.

Bajo este supuesto, la compañía ha acordado que tras el día del Brexit todas las acciones mantenidas por accionistas no pertenecientes a la UE (entre los que se incluyen los nacionales de Reino Unido), o las mantenidas en su nombre, será, consideradas como “acciones restringidas”, lo cual implicará que

sus propietarios no tendrán derecho de asistir, intervenir o votar en ninguna de las reuniones de la compañía.

Ryanair continuará aplicando la prohibición de adquirir acciones para no nacionales de la UE, vigente desde 2002. Por tanto, desde la fecha en que se produzca la salida de Reino Unido de la UE, los nacionales de Reino Unido no tendrán posibilidad de adquirir acciones ordinarias.

- **EasyJet**

Johan Lundgren, ejecutivo de la aerolínea de bajo coste, declaró que la compañía estaba acumulando stock de componentes para sus aviones en Europa continental. Además, indicó que han estado traspasando tres aviones a la semana a su nueva empresa subsidiaria en Austria, que cuenta en estos momentos con una flota de 130 aviones, como parte de sus preparativos para un potencial Brexit sin acuerdo, que han supuesto hasta el momento un desembolso de 10 millones de libras.

El traspaso supone un porcentaje importante de la flota total de EasyJet, que contaba con 315 aviones a finales del pasado año. Respecto a su personal, de los 4.000 pilotos con los que cuenta la compañía, 1.400 ya cuentan con registro en Austria.

La valoración de sus acciones también se ha visto seriamente afectadas, tras reconocer que el Brexit podría provocar una menor demanda de vuelos y reducir el precio de los billetes, esperando una pérdida en el primer semestre de 319 millones de euros, con un incremento en sus costes del 18,8%.



Ilustración 21: Cotización acciones EasyJet Fuente: Investing.com

## Sector financiero

El think tank New Financial ha publicado recientemente un informe sobre el impacto del Brexit entre las empresas de servicios financieros, en el que han identificado 275 firmas que han reaccionado ante esta situación trasladando parte de sus negocios fuera de Reino Unido, transfiriendo parte de su personal o estableciendo nuevas sucursales en alguno de los restantes países de la UE. De entre ellas, 210 empresas han creado nuevas entidades legales o han solicitado nuevas licencias de actividad en dichos países.

Los bancos han trasladado activos por encima de los 800.000 millones de libras de Reino Unido al resto de países de la UE, las compañías aseguradoras están moviendo decenas de miles de millones en activos y las gestoras han transferido más de 65.000 millones en fondos de inversión. Desde New

Financial se indica que estas cifras no son definitivas y que serán superadas, ya que solo una pequeña parte de las firmas han informado sobre las cantidades trasladadas.

Dublín se posiciona como la gran beneficiada de esta fuga de capitales de Reino Unido, atrayendo a 100 de las 275 empresas como su centro de operaciones tras el Brexit, muy por encima de lugares como Luxemburgo (60 empresas), París (41), Fráncfort (40) o Ámsterdam (32).

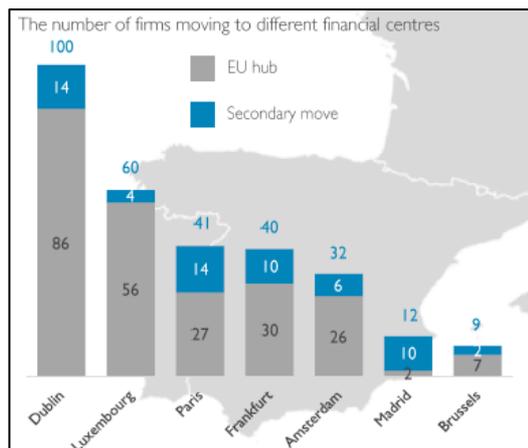


Ilustración 22: Cotización acciones EasyJet Fuente: New Financial

En su estudio también indican que muchas empresas han decidido deliberadamente seccionar sus negocios y elegir diferentes ciudades para sus distintas actividades, identificando más de 40 compañías que se están expandiendo en otras ciudades europeas además de en aquella que hayan elegido como centro de actividades tras el Brexit, lo cual supone un cambio importante en el sector, que ha tendido a la concentración en los últimos años.

En cuanto a los trabajadores, se indica que las compañías tratarán de mover al menor número posible, pero se han identificado cerca de 5.000 empleados que potencialmente serán desplazados o serán sustituidos por nuevas contrataciones locales en respuesta al Brexit. Al igual que con el dato de los activos trasladados, estas cifras responden únicamente a una minoría de firmas, de modo que se espera que la cantidad final sea mucho mayor.

Finalmente, se señala que estas transferencias de activos, negocios, empleados y entidades legales tendrán un gran impacto en la influencia que Reino Unido ejerce en el sistema financiero no solo en Europa, sino en el resto del mundo. No obstante, se concluye que Londres continuará siendo el centro financiero de Europa en el futuro, ya que las compañías han tratado de mantener en la medida de lo posible sus negocios y personal en la ciudad, y la mayor relocalización que han identificado representa el 10% del personal de una firma individual que, si bien es significativo, no es en ningún caso mayoritario.

Por su parte, la firma de consultoría EY maneja otras cifras, estimando que tras la activación de sus planes de contingencia ante el peor escenario posible, las firmas financieras se han comprometido a mover activos financieros valorados en un trillón de libras, mientras que la cifra de empleados que serían trasladados ascendería 7.000. Desde EY se remarca el impacto que este movimiento de trabajadores de elevada remuneración tendrá en la capacidad recaudatoria del gobierno de Reino Unido, que podría ver sus ingresos mermados en 600 millones de libras según los cálculos más conservadores realizados por la compañía.

Según un reciente estudio del IE Business School, la inversión de los mayores fondos soberanos de Reino Unido se ha desplomado a consecuencia de la creciente incertidumbre alrededor del Brexit, pasando de las 18 transacciones valoradas en 21.000 millones de dólares registradas en 2017 a los 1.800 millones de dólares invertidos en tan solo 8 transacciones en 2018:

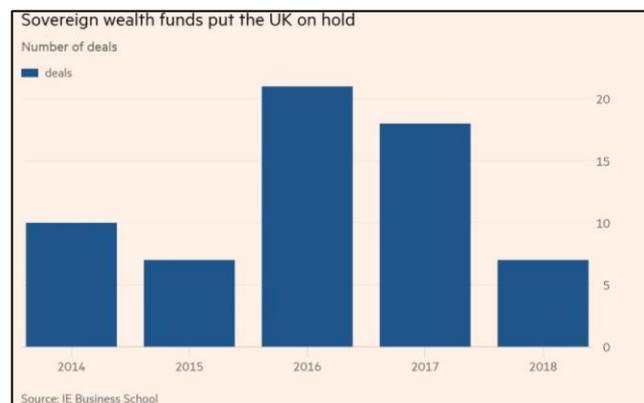


Ilustración 23: Transacciones realizadas por fondos soberanos en RU Fuente: Financial Times

En la línea de estos informes, durante el mes de marzo JP Morgan indicó aproximadamente a 300 empleados de Reino Unido que tendrán que firmar nuevos contratos en los que confirmen si quieren o no ser trasladados a otras ciudades europeas, sin poder elegir a cuál en todos los casos. En caso de no estar dispuestos a moverse, la entidad bancaria trataría de distribuirles en otros cargos alternativos.

Citigroup anunció que ya se encuentra en disposición de ofrecer todos sus productos y servicios desde entidades localizadas en el Espacio Económico Europeo, según informó el grupo estadounidense el pasado mes, de modo que independientemente del resultado del Brexit, sus clientes podrán acceder a los servicios del banco mediante Citibank Europe, entidad ubicada en Irlanda, y a los servicios de inversión a través de Citigroup Global Markets Europe, en Fráncfort.

## Sector ferroviario

### Proyectos

- Crossrail

Un reciente informe del Comité de Cuentas Públicas de la Cámara de los Comunes ha concluido que Department for Transport (DfT) y Crossrail (sociedad) han sido incapaces de explicar completamente cómo se han ido produciendo las diversas complicaciones y retrasos del proyecto, originalmente planificado para abrirse al público en diciembre de 2018 y que finalmente no lo hará como mínimo hasta el año 2020. Además, ha requerido de tres inyecciones de capital de emergencia, que han supuesto un aumento considerable de los costes, pasando de los 14.800 millones de libras presupuestados hasta situarse en los 17.600 millones de libras.

DfT, Crossrail y Transport for London (TfL, que también es promotor del proyecto), no han colaborado en la identificación de las personas u organismos responsables, y ha existido una inaceptable falta de registro sobre los retrasos del proyecto, adoptándose una actitud pasiva y desatendiendo los

indicadores de problemas, según el informe. DfT ha rechazado completamente que existiese una supervisión insuficiente.

Por su parte, TfL estima que a consecuencia de los retrasos en la apertura, además de los sobrecostes que han supuesto las inyecciones de capital adicional, se perderán al menos 20 millones de libras en ingresos procedentes de los usuarios.

Se estima que Crossrail será usado por una media de 200 millones de pasajeros al año, e incrementará la capacidad ferroviaria de Londres un 10%, ayudando a disminuir la congestión crónica del transporte en la ciudad.

- **HS2**

Se trata de un proyecto dirigido a conectar mediante una red de alta velocidad 8 de las 10 ciudades más pobladas de Reino Unido (Birmingham, Londres, Leeds, Manchester, Liverpool, Sheffield, Edimburgo y Glasgow). Cuenta con un coste presupuestado de 56.000 millones de libras.

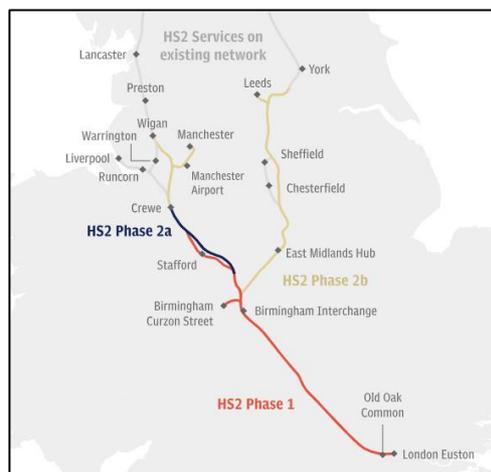


Ilustración 24: Red HS2 propuesta Fuente: The Telegraph

No obstante, el presidente de la compañía Mark Thurston declaró que al tratarse de un proyecto de inversión tan a largo plazo, con un horizonte temporal de 25 años, el precio real no puede conocerse aún, hasta que se hayan establecido todos los contratistas. Una reciente investigación ha detectado que el coste de la compra de terrenos para la Fase 1 se ha triplicado en seis años, hasta alcanzar los 3.000 millones de libras.

En este sentido, a finales del mes de marzo los ministros decidieron retrasar la autorización de la primera mitad del gasto para el HS2, ante la preocupación por sus crecientes costes. La orden de pago, que habría liberado 27.000 millones de libras para la primera fase y se esperaba para junio, pasará a realizarse en diciembre de 2019. La decisión se produjo tras las declaraciones del Secretario de Transporte en las que dejó claro que HS2 debía ajustarse al presupuesto previsto.

DfT ha declarado que actualmente hay más de 7.000 personas y 2.000 empresas trabajando en el proyecto. Por el momento, los trabajos realizados incluyen la demolición de edificios existentes y excavaciones en el recorrido proyectado.

## Sector biotecnológico

La Asociación de la Industria Farmacéutica Británica (ABPI por sus siglas en inglés) ha solicitado recientemente que en caso de Brexit sin acuerdo se imponga de manera temporal una prohibición a la exportación de productos farmacéuticos, con el objetivo de prevenir una potencial escasez de existencias en la sanidad pública, recordando que una eventual devaluación de la libra podría crear un incentivo para que los distribuidores de este tipo de productos opten por venderlos en otros países en lugar de hacerlo al sistema de salud pública.

El Departamento de Sanidad de Reino Unido ha declarado que está trabajando conjuntamente con la industria para asegurar la continuidad en el suministro. Los planes de contingencia trazados por el Gobierno han sido bien recibidos por la industria, que ha estado trabajando para disponer de un suministro de medicamentos para al menos seis semanas.

Por su parte, los líderes europeos de la industria han exigido a los Estados miembros medidas para garantizar la disponibilidad de suministros médicos procedentes de Reino Unido tras el Brexit, sugiriendo que desde las autoridades se ha dado prioridad a otras industrias como la financiera o el sector pesquero, y no se ha prestado demasiada atención al farmacéutico.

La Federación Europea de la Industria Farmacéutica (EFPIA) urgió a los líderes europeos que permitieran que los medicamentos y equipos médicos que se someten a tests de calidad en Reino Unido sean reconocidos en la UE, y que diesen prioridad en las fronteras al tráfico de medicinas e ingredientes farmacéuticos. Reino Unido ya acordó el pasado año que las medicinas y los equipos médicos considerados aptos en un país de la UE podrían continuar comercializándose en el país tras el Brexit, pero la UE no ha adoptado una medida recíproca en este sentido.

Dos tercios de las compañías farmacéuticas han indicado que la disrupción en la cadena de suministro provocada por el potencial establecimiento de controles en las fronteras supone su mayor preocupación. Entre los preparativos que ha realizado la industria, además de la acumulación de stock, se encuentran la duplicidad de pruebas sobre los medicamentos, la transferencia de licencias, el transporte de medicinas desde y hacia la UE en barcos contratados por el Gobierno de Reino Unido, a través de seis nuevas rutas portuarias o el transporte mediante aviones de aquellos suministros de menor vida útil, como los isótopos para el tratamiento del cáncer.

Por otro lado, la compañía farmacéutica japonesa Shionogi, que instaló su sede europea en Londres en el año 2012, anunció sus planes de trasladarla a Holanda, fusionando la sede en Londres con la filial holandesa. Si bien no se espera que esta decisión tenga un gran efecto en cuanto al desplazamiento de personal, sí lo tendrá sobre los cuantiosos dividendos de la compañía, que abandonarán la capital británica.

## Sector energético

El acuerdo de retirada confirma que el Reino Unido abandonará la Comunidad Europea de la Energía Atómica, Euratom, cuando salga de la UE. Sin embargo, el documento no aborda una preocupación clave para algunos investigadores: si el Reino Unido puede ser miembro del experimento de fusión nuclear más grande del mundo, ITER, en el sur de Francia, que actualmente tiene a través de Euratom. Tampoco da ninguna indicación sobre si el banco de pruebas con sede en el Reino Unido para este proyecto, el Joint European Torus (JET) cerca de Oxford, que es en gran parte financiado por la UE, recibirá efectivo después de que expire su contrato actual.

En el mes de enero, se concedió una prórroga del contrato anterior que expiraba el día 28 de marzo de 2019, un día antes de la fecha inicialmente fijada para el Brexit. Recientemente se ha dado a conocer que JET recibirá al menos 100 millones de euros procedentes de la UE durante los próximos 2 años, de modo que se garantizan sus operaciones hasta finales de 2020.

Respecto a la evolución del sector energético, los últimos datos provisionales publicados por el Departamento de Negocios, Energía y Estrategia Industrial (BEIS) del gobierno de Reino Unido, relativos al mes de enero de 2019, revelan que un 25,77% de la energía producida procede de fuentes renovables, frente al 27,85% que suponía en el mismo periodo del ejercicio anterior.

La generación de energía renovable en enero fue de 6,89 TWh, lo que supone una disminución del 10,60% respecto al mes anterior (7,70 TWh) y del 5,22% respecto a la energía generada con estas fuentes durante el mes de enero de 2018, que fue de 7,27 TWh. El mayor crecimiento se registró en la generación de energía solar, que aumentó un 58,69% respecto a los registros del mes anterior, alcanzando los 0,10 TWh.

Por su parte, el mayor descenso se produjo en la generación de energía hidroeléctrica, que se redujo un 24,40% respecto al dato de diciembre de 2018.

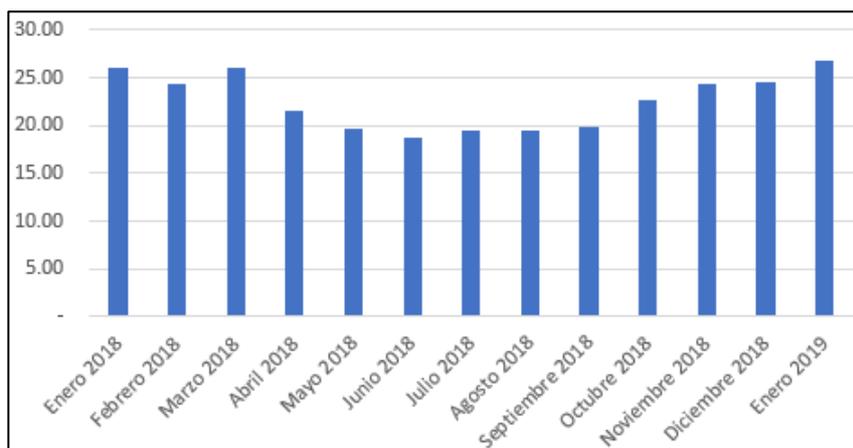


Ilustración 25: Producción energía fuentes renovables

Fuente: Gov.uk

## Nuevas tecnologías

A pesar del Brexit, el número de start-ups en Reino Unido ha crecido un 14% respecto al año anterior, según información publicada por la firma de contabilidad RSM. Además de un sistema fiscal favorable para este tipo de compañías, se apunta a la existencia de clústers tecnológicos como una de las principales causas que explican esta tendencia.

Según el diario Financial Times, Londres continúa siendo la ciudad que aglutina al mayor número de empresas europeas que más rápido crecen, siendo las dos primeras Blue Motor Finance, una compañía dedicada a la financiación de automóviles y Deliveroo, una empresa de reparto de comida:

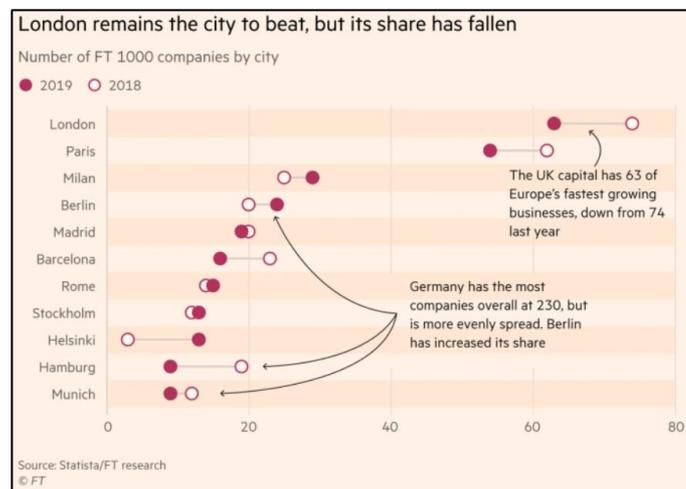


Ilustración 26: Capitales que acogen a las empresas que más crecen Fuente: Financial Times

FT y Statista han elaborado una lista de las 1.000 compañías europeas que más rápido crecen, en función del aumento de sus ingresos en el periodo 2014-2017, entre las que se encuentran las principales firmas que emplean la tecnología para transformar los patrones establecidos en industrias ya asentadas, como la de la salud o los servicios financieros. La empresa que figura en el último puesto de este listado registra una tasa de crecimiento de ingresos en el periodo analizado del 37,7%.

# APÉNDICES

Se plantean 5 posibles escenarios para la salida del Reino Unido de la UE:

Scenario	Two-year 'status quo' transition period from March 2019	Single Market membership	Customs union membership	EU/UK trade deal
1 – Continued SM and CU membership from March 2019	N/A	Y	Y	N/A
2 – Two-year transition followed by SM membership without CU	Y	Y	N	N/A
3 – Two-year transition followed by CU membership without SM	Y	N	Y	N/A
4 – Two-year transition followed by no membership of the SM or CU and falling back to WTO rules	Y	N	N	WTO rules
5 – No transition, no membership of the SM or CU, and no preferential EU/UK trade agreement	N	N	N	WTO rules

Ilustración 27: Posibles escenarios

Fuente: Cambridge econometrics

**Escenario 1:** en este escenario se contempla la opción de permanecer en el mercado único y en la unión aduanera.

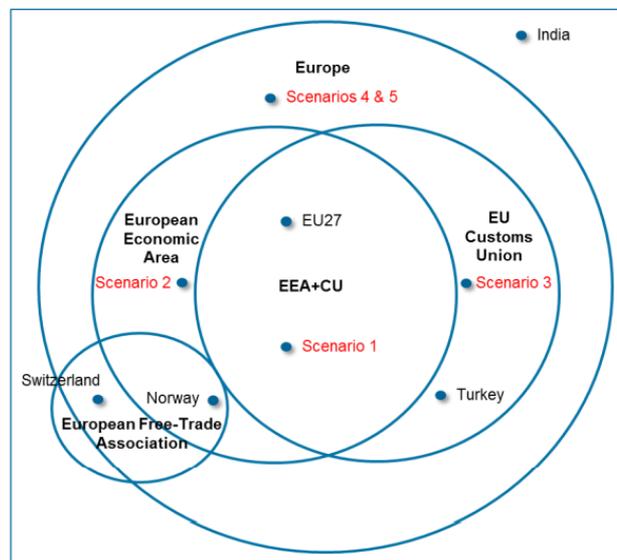


Ilustración 28: Posibles escenarios

Fuente: Cambridge econometrics

**Escenario 2:** en este escenario habría 2 años de transición y en el 2021 seguiría habiendo libre movimiento de servicios, capitales, personas y mercancías dentro del mercado único. El Reino Unido cumpliría las normas económicas de la UE, incluyendo legislación en cuanto empleo, protección del consumidor, productos estándar y medio ambiente pero el Reino Unido no tendría ningún poder para decidir sobre la legislación. El Reino Unido ya no formaría parte de la unión aduanera, y podría establecer sus propios aranceles externos y negociar sus propios acuerdos de comercio con países fuera de la UE.

**Escenario 3:** en este escenario habría 2 años de periodo de transición y en 2021 el Reino Unido formaría parte de la Unión Aduanera, pero no estaría dentro de la unión económica europea. Como resultado, no habría aranceles en el comercio de bienes entre UK y UE, pero el Reino Unido no podría aplicar sus propios aranceles o negociar sus propios acuerdos de libre comercio con países fuera de la UE. El Reino Unido tendría que hacer frente a las barreras comerciales de servicios en la UE, y consecuentemente, es probable que aumenten las barreras arancelarias.

**Escenario 4:** en este escenario, habrá una transición de dos años y en el 2021 el Reino Unido ya no será parte la unión económica europea ni de la unión aduanera. El Reino Unido será capaz de establecer criterios económicos sin tener en cuenta las preferencias de los miembros de la UE. Los acuerdos comerciales entre UE y el Reino Unido seguirán las reglas de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

**Escenario 5:** este escenario es similar al 4, pero en este caso no habría un periodo de dos años de transición. El Reino Unido empezaría a experimentar el comercio, la inversión y el impacto de la migración sin seguir siendo parte de la unión económica europea ni de la unión aduanera desde 2019. Los acuerdos comerciales entre UE y el Reino Unido seguirán las reglas de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

A continuación, se muestra una tabla comparativa de cada uno de los estados en los que ya existen ciertos acuerdos comerciales y que podrían servir de ejemplo para el Reino Unido:

País	Miembro del mercado único	Aranceles	Libre movimiento de personas	Unión aduanera	Contribuye al presupuesto de la UE
Miembros de la UE	Completo	Ninguno	Sí	Sí	Sí
Noruega	Completo	Ninguno	Sí	No	Sí
Suiza	Parcial	Ninguno	Sí	No	Sí (pero menores que Noruega)
Turquía	No	Ninguno sobre bienes industriales	No	Sí	No
Corea del Sur	No	Eliminación de derechos arancelarios para productos industriales, pesqueros y agrícolas	No	No	No
Canadá	No	Aranceles reducidos a través de un acuerdo de libre comercio	No	No	No

Tabla 1: Modelos alternativos para el Brexit

Fuente: BBC

Theresa May en su discurso de Florencia declaró que no quería copiar el actual modelo noruego ni canadiense. Suiza tiene una red de acuerdos con la UE que permite la participación sector por sector en el mercado único, pero sin instituciones para supervisar y hacer cumplir los acuerdos. Esta

disposición también podría parecer atractiva para el Reino Unido, pero se ha vuelto cada vez más impopular en Bruselas por lo que es poco probable que acepte la oferta.

La UE ha utilizado una “forma limitada de reconocimiento mutuo” para eliminar algunas barreras comerciales con países como Estados Unidos, Nueva Zelanda o Israel. Pero insiste en que un acuerdo con el Reino Unido basado en “reconocimiento mutuo más amplio” es altamente improbable, ya que la falta de supervisión e instituciones contradiría el enfoque de comercio comunitario.

En la siguiente imagen, se muestra el modelo de relaciones comerciales que se podría adoptar entre el Reino Unido y la UE, así como los modelos implantados en otros países.

		EU	Norway model / EEA	Swiss option	Canada-EU CETA	WTO	UK wishlist
Freedoms	Goods	✓	✓	✓	✓	✗	✓
	Services	✓	✓	✓	✓	✗	✓
	People	✓	✓	✓	✗	✗	✗
	Capital	✓	✓	✓	✗	✗	✓
Duties	Payments to EU	✓	✓	✓	✗	✗	✗
	Subject to EU rules & regulations	✓	✓	✓	✗	✗	✗
Rights	Influence over EU regulations	✓	✗	✗	✗	✗	✗
	Ability to independently agree FTAs	✗	✓	✓	✓	✓	✓

Ilustración 29: Relaciones comerciales futuras entre la UE y Reino Unido

Fuente: Euler Hermes

# REFERENCIAS

Algunos artículos e informes de interés publicados recientemente:

[Brexit: All you need to know about the UK leaving the EU](#)

[Brexit timeline: key dates in UK's divorce from EU](#)

[Brexit: No majority for any options after MP's votes](#)

[Brexit: EU leaders agree Article 50 delay plan](#)

[How MPs vote on the second round of indicative votes](#)

[Brexit: UK asks EU for further extension until 30 June](#)

[UK carmakers forced to idle plants despite possible Brexit delay](#)

[BMW 'interested in taking over Honda's Swindon site'](#)

[UK to lose £1 tn of financial assets to Europe due to Brexit](#)

[EU urged to safeguard post-Brexit medical supplies from UK](#)

## Referencias comunes

- <http://www.bbc.co.uk/news/politics>
- <https://www.ft.com/world/uk/politics>
- <https://www.telegraph.co.uk/brexit/>
- <https://www.theguardian.com/politics>
- <https://www.instituteforgovernment.org.uk/our-work/brexit>
- <https://www.standard.co.uk/news/politics>
- <http://www.independent.co.uk/news/uk/politics>
- <https://www.iod.com/news-campaigns/brexit>
- <https://www.prospectmagazine.co.uk/topics/brexit>
- <http://www.nhsconfed.org/brexithealthalliance>
- <https://blogs.sussex.ac.uk/uktpo/>
- <http://blog.basquetrade.net/>

# WHO IS WHO

A continuación, se muestran las personas más influyentes en las noticias relacionadas con el Brexit:

- **Jean Claude Juncker**

Presidente de la comisión europea desde 2014, sucedió a José Manuel Barroso el 1 de noviembre de 2014. De 1995 a 2013 fue el 23º Primer Ministro de Luxemburgo. El 8 de diciembre de 2017 Juncker y Theresa May cerraron un primer acuerdo que abre la puerta a la segunda fase de negociaciones para la salida del Reino Unido de la Unión Europea.

- **Liam Fox**

Político británico del partido Conservador y actual secretario de Estado de Comercio Internacional del Reino Unido. Desde 1992 ha sido miembro de la cámara de los Comunes por Woodspring.

- **Theresa May**

Primera ministra del Reino Unido y líder de partido conservador desde 2016. Como primera ministra, May comenzó el proceso de salida del Reino Unido de la Unión Europea, lo que dio lugar al artículo 50 en marzo de 2017. El Parlamento británico aprobó el 12 de septiembre de 2017 la tramitación del proyecto de ley de retirada de la UE, bautizada como Gran Ley Derogatoria con 326 votos a favor y 290 en contra.

- **Michael Gove**

Político conservador británico, que se convirtió en secretario de estado de medio ambiente, alimentación y asuntos rurales en la reorganización del gabinete el 11 de junio de 2017. Ha sido miembro del Parlamento (MP) de Surrey Heath desde 2005 y es uno de los autores y columnistas de "The Times". Está considerado como uno de los brexiters del gobierno. Gove lideró la campaña Leave para Brexit junto con Boris Johnson. Luego decidió no respaldar a Johnson para el cargo de Primer Ministro en 2016. Puede ser una maniobra política motivada por el poder en ambas situaciones, respaldando a Johnson y ahora respaldando a May.

- **Michel Barnier**

Político francés que actúa como negociador jefe europeo para la salida del Reino Unido de la Unión Europea a partir de diciembre de 2016. El 27 de julio de 2016, fue anunciado como el principal negociador de la Comisión Europea con el Reino Unido al abandonar la Unión Europea, de conformidad con el artículo 50 del Tratado de la Unión Europea.

- **Leo Varadkar**

Político irlandés que ha desempeñado la labor de Taoiseach, ministro de defensa y líder del partido Fine Gael desde junio de 2017. Varadkar mantiene la postura de que Irlanda del Norte permanezca en el mercado único y de que la unión aduanera es "inútil y obstructiva" en términos de las negociaciones del Brexit.

- **Sadiq Khan**

Político británico del partido laborista. Actual alcalde de Londres desde 2016, sucediendo al alcalde del Partido Conservador, Boris Johnson. Durante la preparación del referéndum sobre la permanencia del Reino Unido en la Unión Europea (UE), Khan se posicionó a favor de la permanencia.

- **Philip Hammond**

Philip Hammond ocupa el puesto del ministro de Hacienda y Administraciones Públicas desde 2016 y es un político británico del partido conservador. Hammond estuvo a favor de la permanencia durante el referéndum y es visto como uno de los líderes que defiende una versión más suave del Brexit que la que el resto del gabinete quiere. Está a favor del acuerdo de Brexit de May y en contra del escenario de un no-deal Brexit debido al aumento en la incertidumbre en la economía, pérdida de empleo y calidad de vida que generaría.

- **Nicola Sturgeon**

Primera ministra de Escocia y líder del partido nacional escocés (SNP), en funciones desde noviembre de 2014, Nicola quiere convocar un segundo referéndum entre el otoño de 2018 y la primavera de 2019 para Escocia, pero Theresa May ha rechazado la propuesta. Sin embargo, Sturgeon insiste en que hará una evaluación sobre un posible referéndum en Escocia una vez se vea el resultado de la próxima etapa de las negociaciones del Brexit.

- **Boris Johnson**

Político del partido conservador, nacido en Estado Unidos quien en 2008 se convirtió en el segundo alcalde electo y posteriormente sirvió como secretario de Estado de Asuntos Exteriores (2016 - 2018) bajo el mandato de Theresa May. Fue el principal portavoz de la campaña "Leave" en el periodo previo al 23 de junio de 2016, enfrentándose a Cameron, quien fue el defensor de que el Reino Unido permaneciera en la Unión Europea. Tras la convocatoria de la primera ministra a su gabinete el 6 de julio sobre el plan Checkers para tratar de alcanzar un consenso sobre la salida del Reino Unido de la UE, Johnson presentó su dimisión el 9 de julio declarando que el plan Checkers no permitía retomar el poder de la democracia del Reino Unido.

- **Jeremy Corbyn**

Líder del partido laborista desde el 12 de septiembre de 2015. El 28 de junio de 2016 (tras el referéndum), los parlamentarios laboristas respaldaron una moción de censura contra Corbyn, pero él afirmó que no tenía intención de renunciar como líder laborista. Corbyn se enfrenta al partido conservador de Theresa May con más de 260 parlamentarios. Los sentimientos anti-UE de Corbyn se remontan a la era de Tony Benn del euroescepticismo de izquierda, donde se llevó a cabo una campaña para abandonar la CEE en el referéndum de 1975.

- **Jacob Rees - Mogg**

Jacob William Rees-Mogg es un político británico del Partido Conservador. Se convirtió en el miembro de parlamento por el noreste de Somerset en las elecciones generales del Reino Unido de 2010. Bajo el gobierno de David Cameron, Rees-Mogg fue uno de los miembros más rebeldes del Partido Conservador parlamentario. Se unió a los grupos de presión pro-Brexit, Leave Means Leave y el Grupo de investigación europeo, convirtiéndose en presidente de este último. Ha sido promovido como un posible sucesor en el caso de la dimisión de la primera ministra. El 15 de noviembre, Jacob entregó

una carta para llevar cabo una moción de censura en contra de Theresa May, tras haber el presentado el acuerdo sobre la salida del Reino Unido de la UE el día anterior.

- **Stephen Barclay**

Es el tercer secretario del Brexit en los 6 últimos meses tras la renuncia de David Davis, quien renunció al cargo el 8 de julio de 2018, y Dominic Raab quien renunció el 15 de noviembre de 2018. Stephen Barclay apoyó la campaña para abandonar la UE y es diputado por North East Cambridgeshire. En la Elección General de 2017, Barclay ganó con el 64,4% de los votos. En 2016 votó a favor de la salida del Reino Unido de la UE. Stephen sea convertido en secretario del Brexit tras el rechazo al cargo por parte de Michael Gove, secretario de medio ambiente y Geoffrey Cox, fiscal general.

- **David Lidington**

Político británico del partido conservador y miembro del parlamento del Reino Unido por Aylesbury desde 1992. Ocupa el cargo de secretario de Estado para la oficina del gabinete y canciller del ducado de Lancaster desde el 8 de enero de 2018. Se le suele describir como el vice primer ministro de Reino Unido. Entre 2010 y 2016, trabajó como secretario de Estado para Europa. Durante el referéndum de 2016, Lidington votó a favor de la permanencia de Reino Unido en la UE y ha jugado un papel clave en el desarrollo del plan de May, presentándolo ante la UE y tratando de solucionar las discrepancias internas en el partido conservador. Es una persona muy leal a la primera ministra, que siempre ha respaldado su propuesta para el Brexit.

- **Jeremy Hunt**

Político británico del partido conservador y miembro del parlamento del Reino Unido. Ha sido nombrado secretario de estado para relaciones exteriores y de la mancomunidad de las naciones Unidas del Reino Unido tras la dimisión de Boris Johnson. El secretario de relaciones exteriores formaba parte de la parte pro-UE que dominaba el gabinete en el referéndum, pero The Guardian informó en octubre que Hunt declaró que cambiaría su voto a favor de Brexit si se realizaba un segundo referéndum.

- **Donald Tusk**

Ex ministro polaco y presidente del consejo europeo. Como presidente del Consejo Europeo, su desafío es mantener a los líderes de Europa unidos mientras negocian la salida de Gran Bretaña. El gobierno nacionalista de Polonia detesta al Sr. Tusk, un ex primer ministro polaco, que intentó derribarlo. Sin embargo, tiene el respeto de otros líderes europeos por su manejo del conflicto en el este de Ucrania, la crisis de los migrantes y las negociaciones de la deuda griega.